

Kanton Zürich

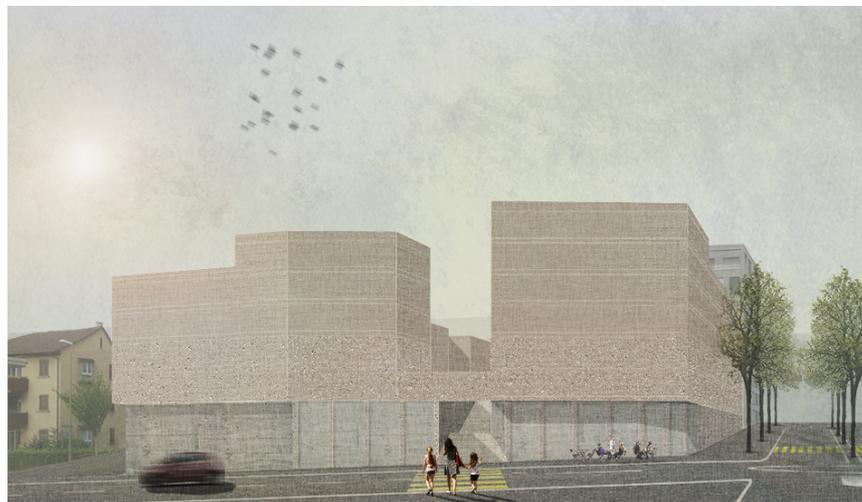
Stadt Opfikon

# Privater Gestaltungsplan Glatthof Glattbrugg



mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss § 85 PBG

## Planungsbericht nach Art. 47 Raumplanungsverordnung



Zürich, 11.04.2023

**Grundeigentümer • Auftraggeber**

IMMOFONDS Immobilien AG, vertreten  
durch ImmoFonds Asset Management AG  
Peter Jaeggi, JADE property AG  
Kurt Wenzinger

**Verfasser**

ZANONI Architekten AG  
Breitinger-Strasse 22  
Beder-Strasse 33  
CH-8002 Zürich

+41 44 288 90 40  
beratung@zanoni-architekten.ch  
www.zanoni-architekten.ch

**ZANONI**  
Architekten

Inhaltsverzeichnis

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Einleitung</b>   | <b>6</b>  |
| 1.1       | Ausgangslage  | 6         |
| 1.2       | Anlass und Ziele des Gestaltungsplans                           | 7         |
| 1.3       | Gestaltungsplanverfahren  | 7         |
| <b>2.</b> | <b>Rahmenbedingungen</b>  | <b>8</b>  |
| 2.1       | Kantonales Raumordnungskonzept                                  | 8         |
| 2.2       | Kantonaler Richtplan  | 8         |
| 2.3       | Regionaler Richtplan Glattal und regionales Raumordnungskonzept | 9         |
| 2.4       | Entwicklungskonzept „Airport City“                              | 10        |
| 2.5       | Stadtentwicklungskonzept 2012+                                  | 11        |
| 2.6       | Das „Städtebauliche Leitbild Schaffhauserstrasse“               | 12        |
| 2.7       | Zonenplan und Bau- und Planungsrechtliche Vorschriften (BZO)    | 13        |
| 2.8       | Höhenbeschränkungen / Sicherheitszonenplan                      | 14        |
| 2.9       | Lärm  | 14        |
| 2.10      | Gewässerschutz  | 14        |
| 2.11      | Energieplan   | 15        |
| 2.12      | Lokalklima  | 16        |
| 2.13      | Dienstbarkeiten   | 17        |
| 2.14      | Erschliessung   | 18        |
| 2.15      | Verkehrsbaulinien   | 19        |
| 2.16      | Störfallvorsorge  | 19        |
| 2.17      | Mehrwertausgleich   | 20        |
| 2.18      | Gebäudebrüter   | 20        |
| <b>3.</b> | <b>Städtebauliches Gesamtkonzept</b>                            | <b>21</b> |
| 3.1       | Städtebauliche Idee   | 21        |
| 3.2       | Nutzungsanordnung   | 21        |
| 3.3       | Anbindung und Durchlässigkeit                                   | 21        |
| <b>4.</b> | <b>Freiraumkonzept</b>  | <b>23</b> |
| <b>5.</b> | <b>Erläuterung der Gestaltungsplanvorschriften</b>              | <b>25</b> |

|             |   |           |
|-------------|---|-----------|
| <b>5.1</b>  | <b>Geltendes Recht, Richtprojekt (Art. 3)</b>             | <b>25</b> |
| <b>5.2</b>  | <b>Baubereiche (Art. 4)</b>                               | <b>25</b> |
| <b>5.3</b>  | <b>Grundmasse (Art. 5)</b>                                | <b>25</b> |
| <b>5.4</b>  | <b>Art und Mass der Nutzung (Art. 6)</b>                  | <b>26</b> |
| <b>5.5</b>  | <b>Gestaltung (Art. 7)</b>                                | <b>26</b> |
| <b>5.6</b>  | <b>Erschliessung und Parkierung (Art. 8)</b>              | <b>26</b> |
| <b>5.7</b>  | <b>Freiraum und Umgebung (Art. 9)</b>                     | <b>27</b> |
| <b>5.8</b>  | <b>Lärm (Art. 10)</b>                                     | <b>28</b> |
| <b>5.9</b>  | <b>Energie (Art. 11)</b>                                  | <b>29</b> |
| <b>5.10</b> | <b>Ökologischer Ausgleich (Art. 12)</b>                   | <b>29</b> |
| <b>5.11</b> | <b>Störfallvorsorge (Art. 14)</b>                         | <b>30</b> |
| <b>5.12</b> | <b>Qualitätssicherung (Art. 15)</b>                       | <b>30</b> |
| <b>6.</b>   | <b>Einwendungen und Vorprüfung</b>                        | <b>31</b> |
| <b>6.1</b>  | <b>Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen</b> | <b>31</b> |
| <b>6.2</b>  | <b>Kantonale Vorprüfung</b>                               | <b>31</b> |
| <b>7.</b>   | <b>Anhang</b>   | <b>33</b> |



## 1. Einleitung

### 1.1 Ausgangslage

Das private, rund 4'476 m<sup>2</sup> grosse Areal mit sieben Parzellen - 3360, 3361, 3432, 4168, 4170, 4409 und 8804 - an der Schaffhauserstrasse 127/129, der Rohrstrasse 2 und der Schueppwiesenstrasse 4/6/8 (Abb.1.) liegt an der wichtigen Kreuzung der Schaffhauser- und der Rohrstrasse (Glatthofkreuzung) im Stadtzentrum von Opfikon, resp. im Ortsteil Glatthbrugg. Die Bebauung mit insgesamt sechs Bauten aus den 1950er-Jahren entspricht nicht mehr den heutigen technischen und städtebaulichen Anforderungen und keine von diesen Bauten ist im Denkmalschutzinventar der kommunalen und überkommunalen Schutzobjekte verzeichnet. Seine hervorragende Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die zentrale Lage und die Nähe zum Erholungsgebiet des Stadtparks an der Glatt machen das Areal zu einem wichtigen Baustein in der Stadtentwicklung von Opfikon. Aus planerischer Sicht muss das Areal zudem die Anbindung an das dahinter liegende Quartier leisten.

Die Stadt Opfikon hat mit dem kommunalen „Stadtentwicklungskonzept 2012+“, dem städtebaulichen „Leitbild Schaffhauserstrasse“ und der gültigen BZO Rahmenbedingungen für die künftige Stadtentwicklung geschaffen. Diese stellen für das Areal und seine Nachbarschaft eine grosse Entwicklungschance dar.

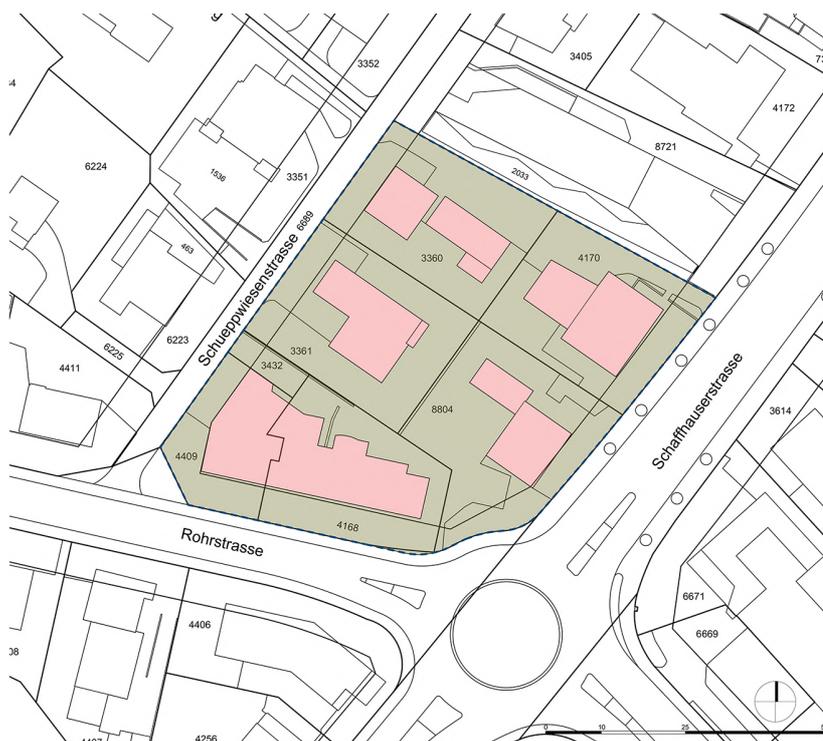


Abb. 1: Gestaltungsplanperimeter

Die Bauherrschaft will die Chance ergreifen, mit ihrem Bauvorhaben einen qualitativ hochstehenden Beitrag zur Stadtentwicklung zu leisten. Die Stadt Opfikon begrüsst das Vorhaben ausdrücklich.

Der kreative Umgang mit einer städtebaulich komplexen Lage, mit der Lärmbelastung durch Strassen- und Flugverkehr, gepaart mit dem Wunsch nach Durchlässigkeit und hohem Öffentlichkeitsgrad sowie nach qualitativvoller Aussenraumgestaltung sind die Leitthemen und bilden die Herausforderungen in der Planung.

Nach einer gründlichen Prüfung der Lage und der möglichen Entwicklungsoptionen haben die Grundeigentümer den Entschluss gefasst, gemeinsam einen privaten Gestaltungsplan Glatthof (pGP) zu erarbeiten. Sie beabsichtigen, die Entwicklung auf ihren Grundstücken zügig voranzutreiben und die neue Überbauung zu realisieren.

### **1.2 Anlass und Ziele des Gestaltungsplans**

Gemäss kantonalem Richtplan liegt das Areal innerhalb des Zentrumsgebietes von kantonalen Bedeutung "Kloten/Opfikon". Hier soll eine attraktive Zukunftsperspektive für die Stadt Opfikon geschaffen werden.

Mit dem privaten Gestaltungsplan soll ein Beitrag zur Stärkung des Zentrums von Opfikon geleistet werden. Dazu werden folgende Ziele angestrebt:

1. adäquate Dichte und geschickter Umgang mit Flug- und Strassenlärm;
2. öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss - Läden, Gastronomie, Gewerbe;
3. anspruchsvolle Gestaltung als unverwechselbare, identitätsstiftende Prägung;
4. öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität, wie auch Durchlässigkeit, Öffentlichkeitsgrad, Orientierung, Attraktivitätssteigerung der Schaffhauserstrasse bzw. des Stadtzentrums;
5. die Anbindung an den angrenzenden Glattraum und dessen Aufwertung zu einem erlebbaren urbanen Ufer- und Naherholungsraum.

Die geplante Verdichtung und Akzentuierung an dieser als städtebaulich empfindlich eingestuftem Lage erfordert erhöhte qualitative Anforderungen und soll mit dem vorliegenden Gestaltungsplan gesichert werden.

### **1.3 Gestaltungsplanverfahren**

Ziel ist es, im April 2023 den privaten Gestaltungsplan per Stadtratsbeschluss in die öffentliche Auflage zu verabschieden. Nach der Auflagefrist und der Anhörung der Nachbargemeinden und der ZPG folgt die Bereinigung der Einwendungen. Die bereinigte Vorlage wird wiederum mit Stadtratsbeschluss dem Gemeinderat zur Festsetzung und Inkraftsetzung nach der Genehmigung des Kantons überwiesen.

Das Genehmigungsverfahren der kantonalen Baudirektion wird voraussichtlich Mitte 2024 erfolgen, womit die Festsetzung des Gestaltungsplans im September 2024 möglich sein sollte.

## 2. Rahmenbedingungen

### 2.1 Kantonales Raumordnungskonzept

Gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (ROK) ist Opfikon dem Handlungsraum Stadtlandschaften zugeordnet. Auf die Handlungsräume Stadtlandschaften und Urbane Wohnlandschaften sollen als Stossrichtung 80% des zukünftigen Bevölkerungswachstums im Kanton Zürich entfallen. Im Handlungsraum Stadtlandschaft ist insbesondere folgender Handlungsbedarf definiert: „Potenziale in Umstrukturierungsgebieten sowie im Umfeld der Bahnhöfe aktivieren, städtebauliche Qualität und ausreichende Durchgrünung bei der Erneuerung und Verdichtung von Wohn- und Mischquartieren sowie bei der Erstellung grossmasstäblicher Bauten sicherstellen, sozialräumliche Durchmischung fördern und attraktive Freiraum- und Erholungsstrukturen schaffen.“

### 2.2 Kantonaler Richtplan

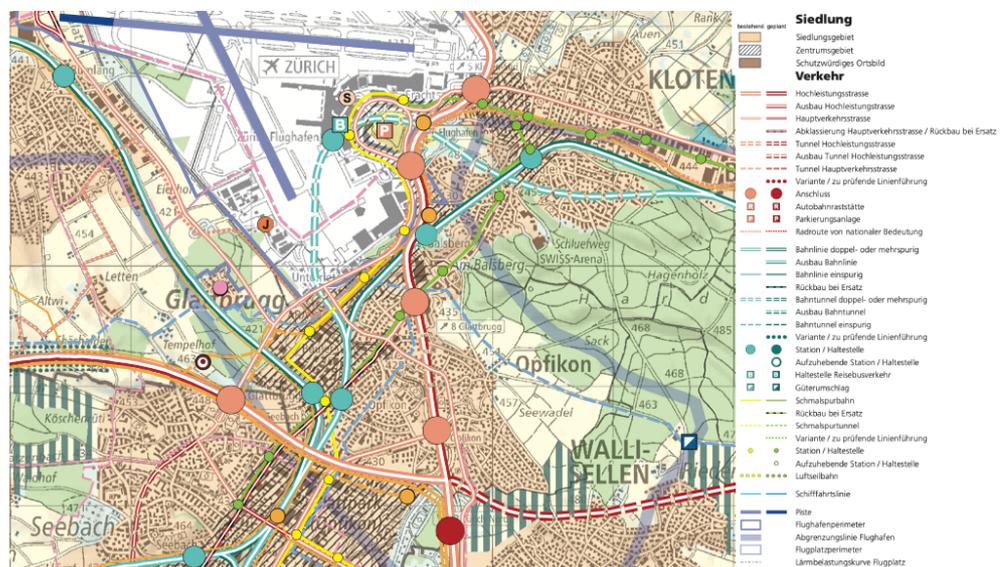


Abbildung 2: kantonaler Richtplan: 6. Februar 2023, Basiskarte: Bundesamt für Landestopografie

Das Areal liegt innerhalb des Zentrumsgebietes „Kloten/Opfikon“ und innerhalb der Abgrenzungslinie Flughafen (AGL).

Im Kantonalen Richtplan<sup>1</sup> sind für das kantonale Zentrumsgebiet „Kloten/Opfikon“ (Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung) folgende Grundsätze wegleitend:

- Dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität sollen erhalten bleiben bzw. neu geschaffen werden. Zu diesem Zweck sind in der Regel Mischnutzungen anzustreben.
- Die baulichen Dichten sind, angepasst an die örtlichen Gegebenheiten, für Zentrumsgebiete deutlich über der in § 49a Planungs- und Baugesetz (PBG) vorgesehenen Ausnutzung festzulegen. Mit Nutzungs- und Dichtevorgaben in den regionalen Richtplänen sind die Zentrumsgebiete, auch im Hinblick auf die Freiraumgestaltung, bedarfsgerecht zu strukturieren.
- Der Wirtschaft sind optimale Standorte zur Verfügung zu stellen, insbesondere solche mit hoher Erschliessungsqualität durch den öffentlichen und – je nach Nutzungsart – auch für individuellen Verkehr.
- Die bereits vorhandenen infrastrukturellen Vorleistungen der öffentlichen Hand sind optimal zu nutzen.

<sup>1</sup> Kanton Zürich Richtplan Festsetzung 6. Februar 2023

- Für bestehende Fachmarkt- und Einkaufszentren sowie für das publikumsorientierte Gewerbe ist die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr sicherzustellen.
- Die Zentrumsgebiete sollen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels leisten. Die Erschliessung der Zentrumsgebiete ist daher auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten. Die Verkehrs- und die übrige Infrastruktur sind so zu planen und zu projektieren, dass eine zweckmässige Etappierung der Entwicklung der einzelnen Gebiete ermöglicht wird.
- Zur Förderung energiesparender Raumstrukturen, zur Steigerung der Energieeffizienz und mit Blick auf den vermehrten Einsatz erneuerbarer Energien sind entsprechende Energiekonzepte zu erarbeiten. Als Entwicklungsimpulse oder zur funktionalen Optimierung sind öffentliche Einrichtungen zielgerichtet auszubauen bzw. anzusiedeln.
- Die Umsetzung von massgeblichen Vorhaben in Zentrumsgebieten geschieht unter Einbezug der Öffentlichkeit und privater Akteure wie Infrastrukturträger, Grundeigentümer und Investoren, insbesondere im Rahmen kooperativer Planungsverfahren. Im Bereich von Gemeinde- oder Regionsgrenzen sind die Entwicklungskonzepte grenzüberschreitend zu erarbeiten.

Im Kantonalen Richtplan innerhalb der Abgrenzungslinie Flughafen (AGL) wird das Gebiet mit bestehender und gemäss SIL-Objektblatt zukünftig möglicher Fluglärmbelastung über dem IGW ES II umfasst. Somit sind die Richtplanvorgaben nach Pt. 4.7.1 zu berücksichtigen, wonach die planerische Schaffung von zusätzlicher Wohnnutzung, im Sinne des umweltrechtlichen Vorsorgeprinzips, ausgeschlossen ist. Ferner ist im kantonalen Richtplan die Verlängerung des Tramnetzes Zürich-Glattal, Tramlinie Seebach-Bhf. Opfikon-Bhf. Kloten mit einem langfristigen Realisierungshorizont eingetragen.

### 2.3 Regionaler Richtplan Glattal und regionales Raumordnungskonzept

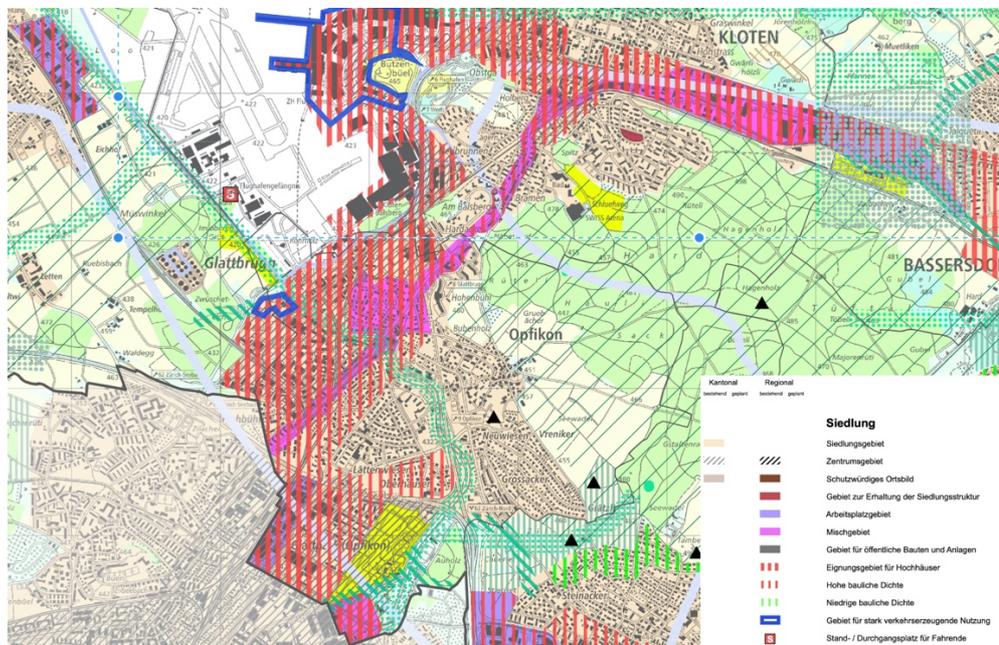


Abbildung 3: Ausschnitt Regionaler Richtplan Glattal, verabschiedet von Delegiertenversammlung der ZPG am 7. Dezember 2022

Der regionale Richtplan<sup>2</sup> wird nach Beschluss durch die Delegiertenversammlung der Region vom Regierungsrat des Kantons Zürich festgesetzt.

<sup>2</sup> Regionaler Richtplan Glattal, Genehmigung 7. Dezember 2022

Der regionale Richtplan weist das Gebiet zudem als regionales Mischgebiet aus. Gemäss Richtplanvorgaben sind in diesen Gebieten mindestens 25 % der Geschossflächen jeweils für Wohnen und Arbeiten eigentümergebunden zu sichern. „Von Mindestwohnanteil ausgenommen sind Gebiete mit starker Fluglärmbelastung. In diesen belasteten Gebieten innerhalb kantonaler oder regionaler Zentrumsgebieten ist dennoch zugunsten der urbanen Mischnutzung ein Wohnanteil anzustreben.“ Der Richtplan weist einen Streifen entlang der Schaffhauserstrasse zwischen Opfikon und Kloten als Gebiet mit hoher baulicher Dichte aus. In diesen Gebieten haben die Gemeinden den Auftrag, die jeweiligen, minimalen Ausnutzungsziffern gemäss § 49a Abs.1 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) deutlich zu übertreffen. Zudem legt der regionale Richtplan Verkehr im Gebiet entlang der Schaffhauserstrasse die Umgestaltung des Strassenraums fest.

Im regionalen Raumordnungskonzept (RegioROK) ist das Gebiet im Übergangsbereich zwischen einer hohen und einer sehr hohen Nutzungsdichte, d.h. von 150 bis 300 Personen bis über 300 Personen pro Hektare Bauzone, zugeordnet.

## **2.4 Entwicklungskonzept „Airport City“**

Die Airport City ist ein über die Gemeindegrenzen der Städte Opfikon und Kloten sowie Rümlang hinausgehender Raum, dessen Perimeter sich vom Bahnhof Glattbrugg bis zum Balsberg erstreckt und den Bereich zwischen der Birchstrasse/Flughofstrasse und der Schaffhauserstrasse umfasst. Gemeinsames Ziel der Gemeinden, des Kantons und der Grundeigentümer ist es, diesem Gebiet ein Gesicht zu geben, das mit Freiraum- und Aufenthaltsqualität überzeugt und ein vielfältiges und funktionierendes Verkehrsnetz anbietet, um seiner guten und zentralen Lage gerecht zu werden und eine nachhaltige Mobilität zu ermöglichen. Zur Koordination der Aufwertungsmassnahmen haben die Gemeinden zusammen mit dem Grundeigentümergebiet Airport City das Entwicklungskonzept Airport City Verkehr und Freiraum erstellt. Darin werden die Vision für die Mobilität, die öffentlichen und privaten Entwicklungsschwerpunkte dargestellt und mit den Erfordernissen des Gesamtverkehrs im Gebiet abgestimmt. Das Resultat soll in die kommunalen Verkehrsrichtpläne und in die Zonenpläne der Gemeinden einfließen und bei zukünftigen Projekten berücksichtigt werden.

Die Glatthofkreuzung bildet ein wichtiges Eingangstor zu „Airport City“ bilden. Hier streben die drei beteiligten Gemeinden Opfikon, Rümlang und Kloten eine gemeindeübergreifende attraktive Gestaltung des an den Flughafen angrenzenden Raumes im Spannungsfeld zwischen Lärmbelastung, Flughöhenbeschränkungen aber auch zentralster Lage zum Flughafen an.



Abbildung 4: Ausschnitt Entwicklungskonzept „Airport City“, 2020 (<http://www.airportcity.ch>)

## 2.5 Stadtentwicklungskonzept 2012+

Die Glatthofkreuzung stellt die Mitte des im kommunalen Stadtentwicklungskonzepts 2012<sup>3</sup> definierten Stadtzentrums dar. Gemäss dem Konzept befindet sich der pGP-Perimeter im „primären Stadtzentrum“ und wird aufgrund der lancierten Initiative der drei Grundeigentümer von der Stadt als „Leuchtturmprojekt“ bezeichnet. Der Ort und seine Umgebung sollen durch Massnahmen als Zentrum qualifiziert werden, u.a.:

1. durch die Schaffung und Aufwertung des öffentlichen Raumes,
2. durch die Anbindung an den angrenzenden Glattuferraum und dessen Aufwertung zu einem erlebbaren urbanen Raum,
3. durch publikumsorientierte und die Belebung ankurbelnde Nutzungen in den Erdgeschossen und
4. durch architektonische Akzentuierung und Aufwertung.

Hier soll ein zentraler öffentlicher Stadtraum geschaffen werden, in welchem sich Bewohner, Besucher, Kunden und Beschäftigte treffen, austauschen und versorgen können.

<sup>3</sup> Stadt Opfikon, „Stadtentwicklungskonzept 2012+“, September 2012, Rev. 2016

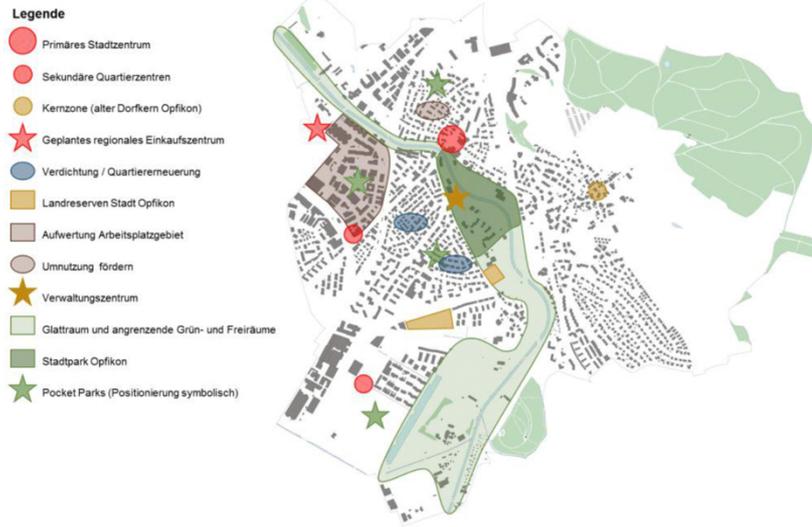


Abbildung 5: Ausschnitt „Stadtentwicklungskonzept 2012+“

### 2.6 Das „Städtebauliche Leitbild Schaffhauserstrasse“

Für die angehenden Planungen und Bauvorhaben hat die Stadt Opfikon 2006 (Rev. 2013) das „Städtebauliche Leitbild Schaffhauserstrasse“<sup>4</sup> als Hilfsinstrument erarbeitet. Das Konzept diente als Grundlage des „Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Schaffhauserstrasse“ (BGK, 2020), welches zurzeit noch in Bearbeitung ist. Im BGK werden die Ideen des Leitbilds weiterentwickelt und im Detail festgehalten. Das BGK teilt den Raum entlang der Fahrbahn in drei Teilbereiche:

- eine Zone für öffentliche Infrastruktur (2.5m), hier werden Bepflanzung, Parkierung im Strassenraum, Signalisation, etc. untergebracht,
- einem Gehbereich (2.9m) mit der kantonalen bzw. öffentlichen Strassenparzelle,
- und eine private Vorzone (3.5m) zwischen Gehbereich und Gebäude, welche von den Grundeigentümern gestaltet und bespielt werden kann.

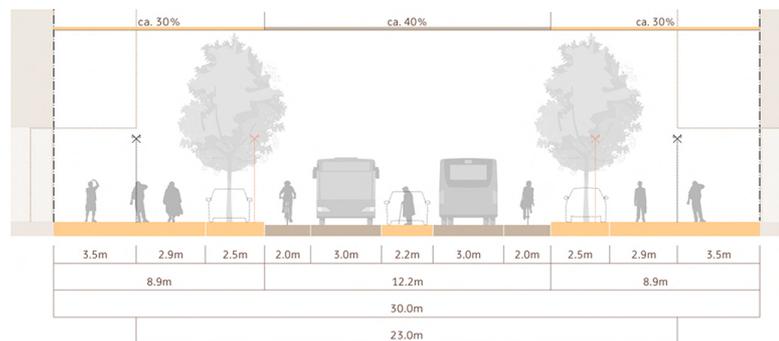


Abb. 6. Schemaschnitt Betriebs- und Gestaltungskonzept 2020

<sup>4</sup> <https://www.opfikon.ch/reglemente/74213>

## 2.7 Zonenplan und Bau- und Planungsrechtliche Vorschriften<sup>5</sup> (BZO)

Die Grundstücke befinden sich gemäss kommunalem Zonenplan (Abb.5) in der Zentrumszone 6 (Z6) mit einer Ausnützung von 150%. Entlang der Schaffhauserstrasse kann die Ausnützung gemäss Art. 9 Abs. 2 BZO auf 200% erhöht werden.

In den zur Schaffhauserstrasse gerichteten Erdgeschossen sind Nutzungen mit zentrumsbildender publikumsorientierter Funktion vorzusehen, insbesondere Geschäfts-, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe sowie Gaststätten.

Das Bauen auf die Gestaltungsbaulinien entlang der Schaffhauserstrasse ist zwingend vorgeschrieben (Art. 11 Abs. 1 BZO). Die Baumasse ist dabei mehrheitlich entlang der Schaffhauserstrasse zu konzentrieren.

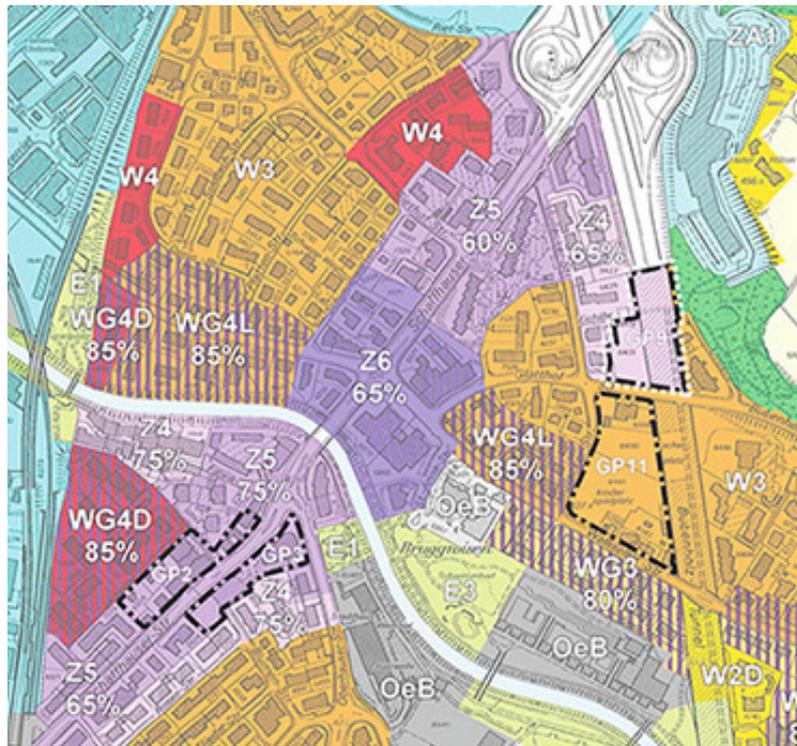


Abbildung 7: Ausschnitt Zonenplan: (WebGis Opfikon)

<sup>5</sup> Stadt Opfikon, bau- und planungsrechtliche Vorschriften (BZO), Stand Juni 2022.

## 2.8 Höhenbeschränkungen / Sicherheitszonenplan

Der Flughafen Zürich verfügt über einen Sicherheitszonenplan<sup>6</sup>. Dieser ist ein raumplanerisches Instrument, um die Entstehung neuer Luftfahrthindernisse zu vermeiden. Aufgrund der Flugsicherheit sind die maximalen Bauhöhen im Sicherheitszonenplan festgesetzt. Die Höhen gelten inklusive Aufbauten und Baugeräten (z.B. Baukräne). Ausnahmen für Baukräne können gemacht werden. Im Norden des Arealen ist die Höhe auf ca. 447.30 m.ü.M. beschränkt, im Süden darf das Niveau von ca. 448.60 m.ü.M. nicht überschritten werden.

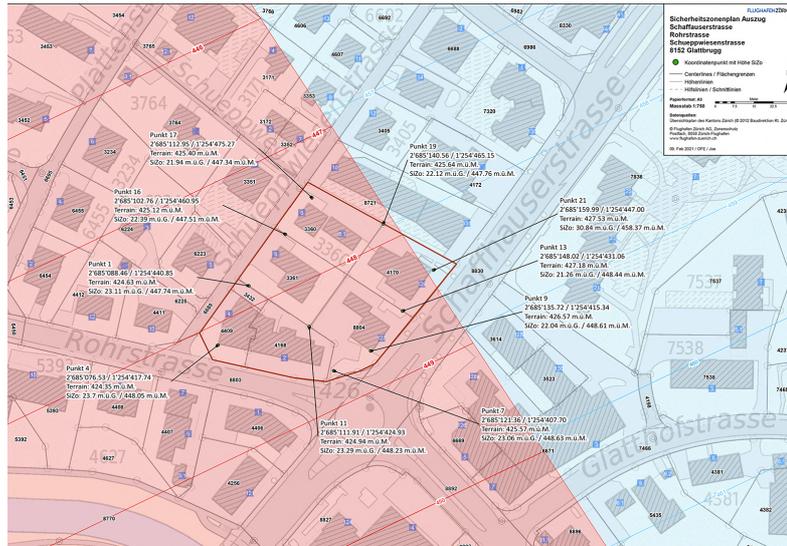


Abbildung 8: Sicherheitszonenplan (2021)

## 2.9 Lärm

Das Areal liegt im Bereich der Empfindlichkeitsstufe III. Es gelten die Immissionsgrenzwerte von 65db tagsüber und 56dB nachts für Strassenlärm sowie die Planungswerte von 60dB tagsüber und 50dB nachts für Anlagenlärm. Für Räume mit Betriebsbonus gelten die um 5dB höheren Grenzwerte.

## 2.10 Gewässerschutz

Auszug aus dem geologischen Bericht<sup>7</sup>: „Das Projektareal liegt im Randbereich des nutzbaaren Grundwasservorkommens von Glattbrugg (Grundwasserbecken von Wallisellen, Konzessionsgebiet I 8). Gemäss Grundwasserkarte des Kantons Zürich weist das Grundwasservorkommen im Bereich des Projektareals grösstenteils eine geringe Mächtigkeit von meist < 2 m auf (Figur 1). Lediglich im Bereich der nordöstlichen Arealgrenze nimmt die Mächtigkeit gemäss Grundwasserkarte auf 2 bis 10 m zu.

Ein eigentlicher Grundwasserleiter wurde im Bereich des Projektareals jedoch mit den Kernbohrungen nicht angetroffen. Dies bedeutet, dass das Projektareal gänzlich dem Randbereich des Grundwasservorkommens zuzuweisen ist (beige Zone, Mächtigkeit meist < 2 m) und dass es sich beim angetroffenen Grundwasser um nicht nutzbares Grundwasser handelt.“

<sup>6</sup> <https://www.flughafen-zuerich.ch/business-und-partner/flugbetrieb/zonenschutz>

<sup>7</sup> Überbauung Schaffhauserstrasse/Schueppwiesenstrasse Opfikon-Glattbrugg  
Geologisch-geotechnischer Bericht, Jäckli Geologie, Zürich, 17. April 2020

Gemäss der Gewässerschutzkarte des Kantons Zürich befindet sich das Areal im Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub> d.h.:

- in der Bauphase sind das Grundwasser und der Grundwasserleiter vor Verschmutzung zu schützen,
- liegen die Gebäudesohlen unter dem Grundwasserspiegel, ist eine gewässerschutzrechtliche Ausnahmegewilligung erforderlich. Die natürliche Grundwasser-Durchflusskapazität bei Hochwasser muss durch geeignete Ersatzmassnahmen gewährleistet werden.

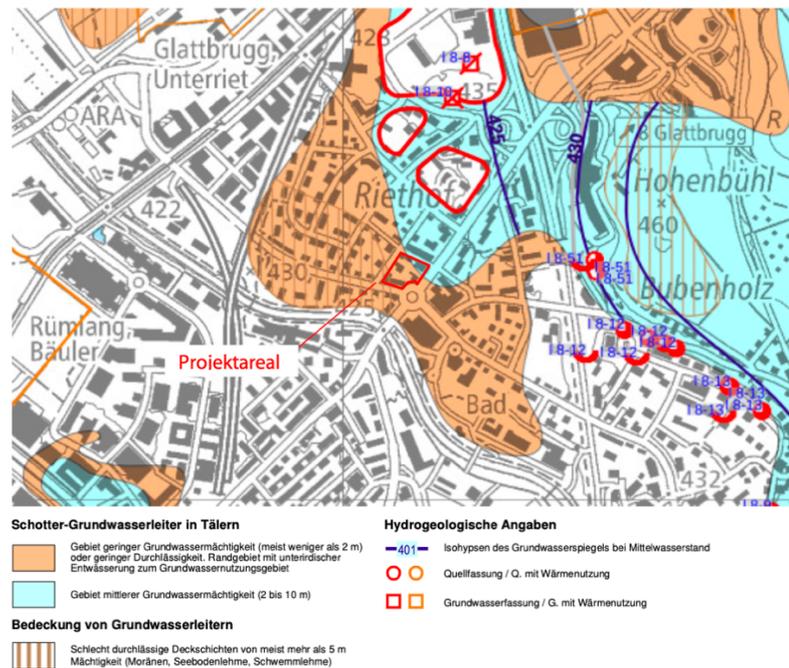


Abbildung 9: Ausschnitt Grundwasserkarte (Mittelwasserstand), Gis.zh.ch 2021

Erdwärmesonden sind im gleichen Gebiet (Zone D GIS Wärmenutzung aus dem Untergrund) grundsätzlich zulässig, es sind jedoch spezielle Auflagen zu beachten.

## 2.11 Energieplan

Der Gestaltungsplanperimeter liegt gemäss Energieplan in der Zone 5b «Wärme-/Kälteverbund» Airport-Zone. Für das Gebiet ist aktuell ein Wärmeverbund in Planung. Sobald ein Wärmeverbund realisiert wird, soll bei fehlenden modernen erneuerbaren Energien die Abwärme des örtlichen Rechenzentrums genutzt, bzw. ein Anschluss an das Fernwärmenetz vorgesehen werden.

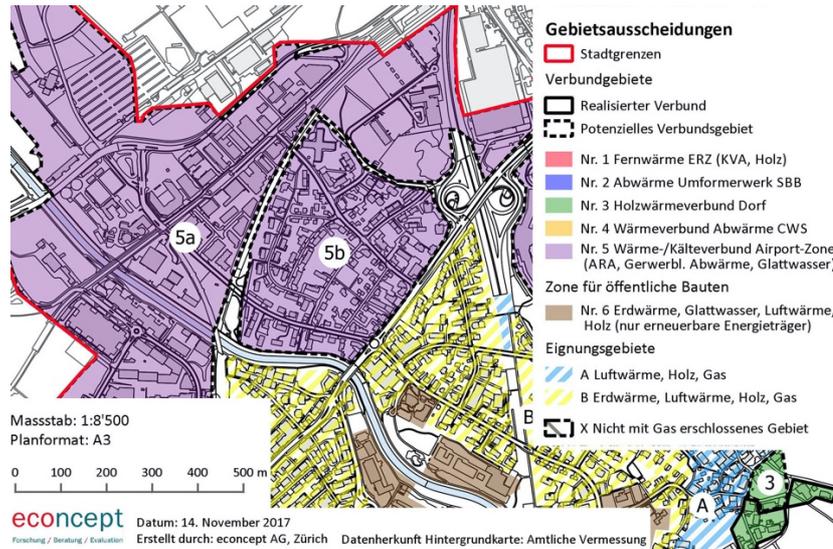


Abbildung 10: Energieplan, 2017

### 2.12 Lokalklima

Die voranschreitende Klimaveränderung bewirkt zunehmende Temperaturen und eine stärkere Wärmebelastung sowohl tagsüber wie auch nachts. Dieser Effekt kann durch städtebauliche Entwicklungen zusätzlich verstärkt werden. Eine übermässige Wärmebelastung stellt, zusammen mit einer hohen Schadstoffbelastung der Luft, gesundheitliche Risiken für die Wohnbevölkerung dar. Gemäss dem Raumplanungsgesetz sind die zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer des Planungsvorhabens vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen möglichst zu verschonen (Art. 3 Abs. 3 Bst. B und Art. 3 Abs. 4 Bst. C RPG).

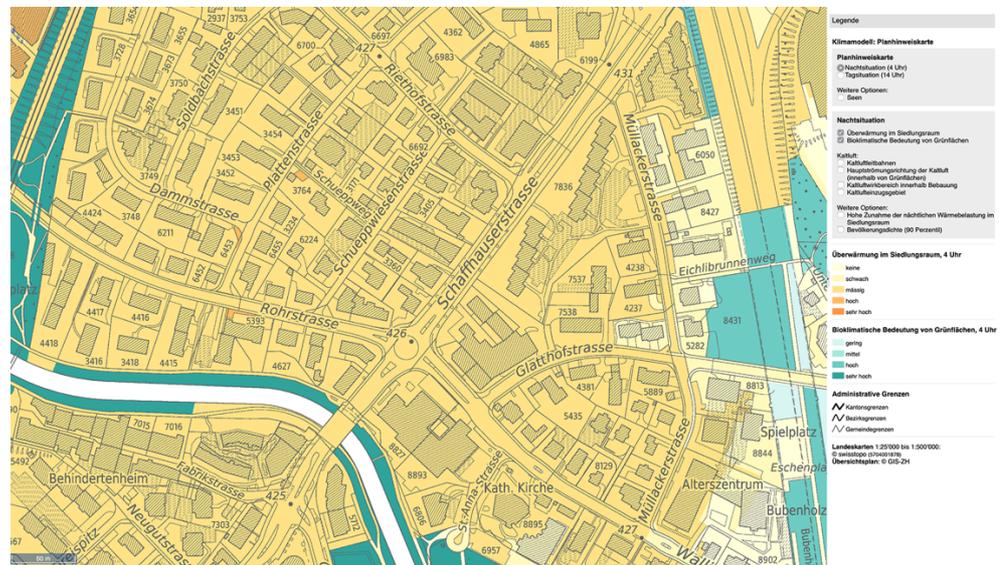


Abbildung 11: Ausschnitt Klimamodell: Planhinweiskarte Nachtsituation, Gis.zh.ch 2021

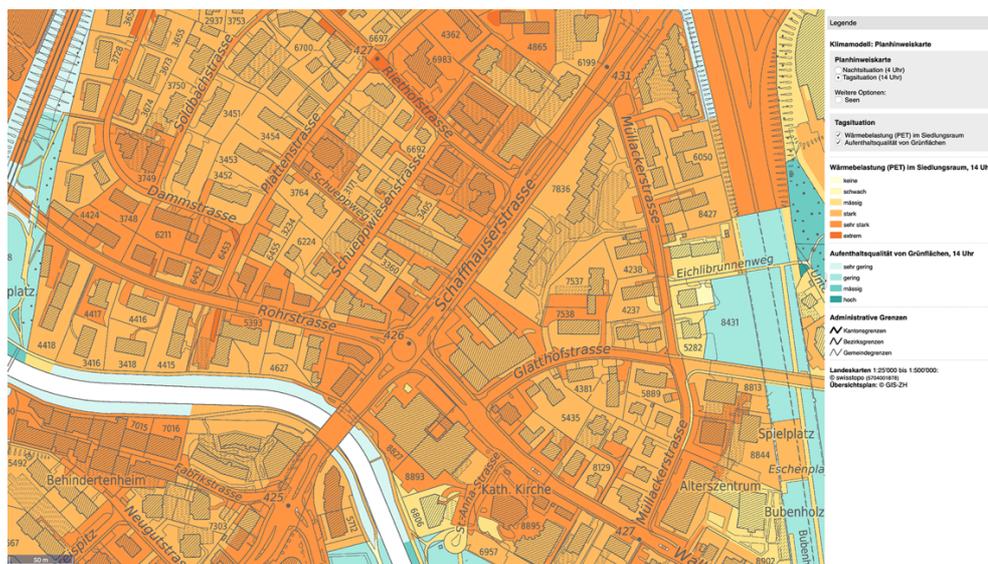


Abbildung 12: Ausschnitt Klimamodell: Planhinweiskarte Tagsituation, Gis.zh.ch. 2021

Die Wärmebelastung (PET) in der Nacht ist mässig, hingegen um 14 Uhr stark bis sehr stark (Schaffhauserstrasse entlang). Deswegen sind Massnahmen zu entwickeln, mit welchen eine übermässige Wärmebelastung des Planungserimeters vermieden werden können (z.B. Sicherung ausreichender Grünflächen, Minimierung Bodenversiegelung, Anforderungen an (Dach-)Begrünungen, Beschattung durch grosskronige Bäume entlang der Rohr- und Schaffhauserstrasse).

Die Stadt Opfikon besitzt eine Strategie zum Umgang mit Hitze, um dem Hitzeinseleffekt im Stadtgebiet mit planerischen Mitteln entgegenzuwirken. Im Zuge des nachgelagerten Konkurrenzverfahrens zum Gestaltungsplan sind die Anforderungen und Massnahmen dieser Strategie zu berücksichtigen. Somit wird der erhöhten Wärmebelastung in Städten Rechnung getragen und die zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer der Überbauung werden vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen der Hitze verschont.

### 2.13 Dienstbarkeiten

Heutige privatrechtliche Dienstbarkeiten (Auswahl):

- Das Fuss- und Fahrwegrecht zu Lasten von Parz. Nr. 3360 und 4170 (Schueppwiesenweg) mit einer Wegbreite von 3.0 m.

Projektbedingte, noch zu regelnde Dienstbarkeiten:

- Die Drehplattform zur Anlieferung Retail befindet sich teilweise im Baulinienbereich der Schueppwiesen- (Gemeindestrasse) und der Rohrstrasse (Kantonsstrasse). Gemäss Stellungnahme des Amtes für Raumentwicklung kann hier die Beanspruchung des Baulinienbereiches mit sichernden Nebenbestimmungen gestattet werden. Eine entsprechende Vereinbarung ist noch zu treffen und im Grundbuch einzutragen.

Weiter sind Grundbucheintragungen betreffend Anpassungen an das städtebauliche Leitbild der Schaffhauserstrasse von 2013 zu erwarten. Unterhalt und Erneuerung der dienstbarkeitsbelasteten Flächen gehen zu Lasten des Dienstbarkeitsberechtigten.

Im internen Verhältnis wird zwischen den Grundeigentümern ein Einräumen von Dienstbarkeiten auf Basis eines gemeinsamen Konzepts vorgesehen. Die Ausgangslage ist in der Tabelle dargestellt, Flächenteilung nach Grundeigentümer:



| Kat. Nr.       | Grundeigentümer  | Fläche |    | aGF (BZO) |               |
|----------------|--|--------|----|-----------|---------------|
|                |  | m2     | %  | m2        | %             |
| 4409/3432/4168 | IMMOFONDS Immobilien AG  | 1206   | 27 | 1'859 m2  | 25            |
| 3361/8804      | JADE property AG   | 1695   | 38 | 2'849 m2  | 39            |
| 4170           | Urs Walter Tschenett *<br>Rechtsnachfolger:<br>IMMOFONDS Immobilien AG<br>JADE property AG | 807    | 18 | 1'476 m2  | 20<br>17<br>3 |
| 3360           | Kurt Wenzinger   | 768    | 17 | 1'152 m2  | 16            |

Abbildung 13: Areal und Parzellen

\* Die Eigentumsverhältnisse haben sich seit der kantonalen Vorprüfung im Sommer 2021 verändert. Das Eigentum von Urs Tschenett (KTN 4170) wurde von IMMOFONDS und JADE property per 01.11.2022 übernommen. Die Anteile wurden so aufgeteilt, dass IMMOFONDS und JADE property nun zu gleichen Anteilen am Gesamtperimeter teilhaben.

## 2.14 Erschliessung

### Erschliessung und Anlieferung

Das Gestaltungsplanareal stösst im Südosten an die Route 4/Schaffhauserstrasse und im Süden an die Route 351/Rohrstrasse, die beide als Hauptverkehrsstrassen klassiert sind. Von der Rohrstrasse darf nur vorwärts auf das Baugrundstück gefahren werden. Desgleichen darf nur vorwärts vom Privatgrundstück auf die Staatsstrasse ausgefahren werden.

### Parkierung

Im Falle des pGP ist zu beachten, dass sich das Areal im Perimeter der Airport City befindet. Ein Parkplatzreglement für die Airport City, das für die Stadt Opfikon künftig gelten soll, ist derzeit in der Vernehmlassung. Zudem sind immer auch die übergeordneten Ziele, insbesondere des regionalen Richtplans und der Agglomerationsprogramme, zu berücksichtigen. Gemäss Leitlinie 2 des kantonalen Richtplans befindet sich das pGP-Areal im Perimeter eines Zentrumsgebiets. Gemäss Pt. 2.3.1 des kantonalen Richtplans sollen Zentrumsgebiete einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels leisten. Berichte Erschliessung und Parkierung, Mobilität und Verkehr (siehe Anhänge D1.1, D2)

### 2.15 Verkehrsbaulinien

Innerhalb des Gestaltungsplanperimeters sind rechtskräftige Verkehrsbaulinien entlang der Schaffhauser-, der Rohr- sowie der Schueppwiesenstrasse festgelegt. An der Glatthofkreuzung befindet sich der Abkröpfungsbereich der Verkehrsbaulinien.

### 2.16 Störfallvorsorge

Der Planungsperimeter liegt im Konsultationsbereich der Schaffhauserstrasse, die aufgrund des Gefahrguttransports der kantonalen Störfallverordnung StfV unterstellt ist. Gemäss Planungshilfe "Raumplanung und Störfallvorsorge" (ARE/AWEL2017) und Kapitel 3.1.1 des kantonalen Richtplans sind damit die Aspekte der Störfallvorsorge im Rahmen von Gestaltungsplanverfahren zu berücksichtigen.

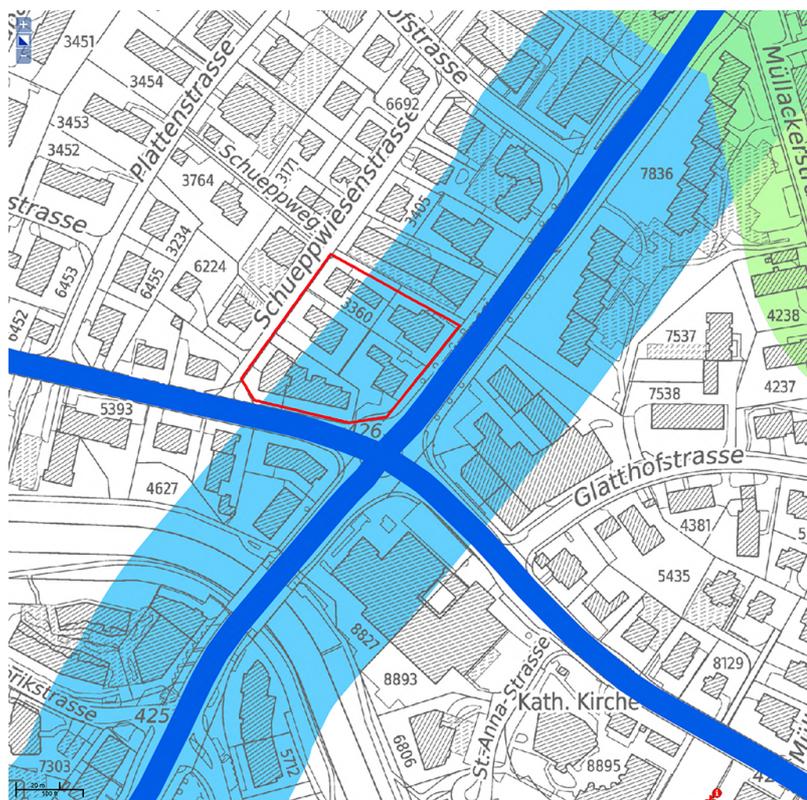


Abbildung 14: Ausschnitt Chemie-Risikokataster, Gis.zh.ch 2021, blau - Konsultation Durchgangsstrasse

Der durchschnittliche Tagesverkehr<sup>8</sup> auf der Schaffhauserstrasse betrug gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich im Jahr 2018 rund 17'500 Fahrzeuge, der Lastwagenanteil lag bei 4.5 %. Damit liegen die Personenrisiken im heutigen Zustand im akzeptablen Bereich. Grundsätzlich werden entlang der Schaffhauserstrasse im Zentrumsbereich publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen angestrebt, was auch durch die kommunale BZO vorgeschrieben wird. Dies entspricht auch dem heute bestehenden Nutzungsangebot (Restaurants, Läden, Bäckerei, Coiffeur usw.). Entlang der Schaffhauserstrasse ist zukünftig mit einer Zunahme des Personenaufkommens von rund 230 Personen zu rechnen (gesamter Planungsperimeter ca. 320 Personen). Weiter wird das Verkehrsaufkommen auf der Schaffhauserstrasse gemäss Gesamtverkehrsmodell im Jahr 2040 auf rund 24'700 Fahrzeuge ansteigen (Lastwagenanteil 4.4%). Gemäss einer groben Risikoabschätzung werden damit auch die Personenrisiken in den oberen Übergangsbereich ansteigen. Damit sind für das Baufeld entlang der Schaffhauserstrasse verhältnismässige Massnahmen zur Risikominimierung zu evaluieren.

### 2.17 Mehrwertausgleich

Gestützt auf Art. 54 BZO wird in der Stadt Opfikon auf Planungsvorteile, die durch Auf- oder Umzonungen entstehen, eine Mehrwertabgabe im Sinne von § 19 des Mehrwertausgleichsgesetzes (MAG) erhoben. Die Abgabe beträgt 30% des um Fr. 100'000 gekürzten Mehrwerts. Sofern Gestaltungspläne gegenüber der Grundordnung gemäss BZO zu einer Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten führen, gelten sie als Aufzonungen (§ 1 lit. c MAG).

Die Festlegungen des privaten Gestaltungsplans «Glatthof» erlauben gegenüber einer Bebauung nach Grundordnung eine Mehrausnutzung von rund 760 m<sup>2</sup> Hauptnutzfläche, was rund 11 % entspricht. Diese Mehrausnutzung stellt einen Mehrwert von rund Fr. 960'000 dar; davon ausgleichspflichtig sind nach Abzug von Planungskosten im Sinne von § 19 Abs. 5 MAG und der Fr. 100'000 im Sinne von § 19 Abs. 3 MAG Fr. 500'000.

Unter Berücksichtigung des Mehrwertabgabesatzes von 30% entspricht dies einem abzuschöpfenden Ausgleich von Fr. 150'000. Zur Regelung des Ausgleichs wird in Anwendung von § 19 Abs. 6 MAG ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen. Der Vertrag wird zusammen mit dem Gestaltungsplan öffentlich aufgelegt (§ 7 Abs. 2 PBG und § 5 Abs. 2 PBG).

### 2.18 Gebäudebrüter

Drei Gebäude sind als Verdachtsgebäude für nistende Mauersegler markiert. Das bedeutet, dass mehrere Nistmöglichkeiten für Mauersegler an den Neubauten zu realisieren sind.



Abbildung 15: Verdachtsgebäude nistende Mauersegler

<sup>8</sup> Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich

### 3. Städtebauliches Gesamtkonzept

#### 3.1 Städtebauliche Idee

Im Vordergrund steht die Stärkung und Aktivierung des Zentrums, mit Aspekten wie adäquate Dichte und Körnung, Adressbildung, Belebung oder Durchlässigkeit zu den umliegenden Quartieren. Die gegensätzlichen Ansprüche des ruhigen Wohnquartiers (Schueppwiesen) und der stark frequentierten Strassenzüge (Schaffhauser- und Rohrstrasse) prägen Bautypologie, Nutzung und Erschliessung. Die Aussenraumgestaltung schafft Ortsidentität und unterstützt die Idee der Durchlässigkeit zwischen Quartier und dem nahen Erholungsraum der Glatt. Durch die Setzung der Bauvolumen, zwei grosse, längliche an der Schaffhauser- und Rohrstrasse, zwei kleine punktuelle an der Schueppwiesenstrasse, die Ausbildung eines Sockelgeschosses, die Höhensprünge in den drei obersten Geschossen und die Bildung eines rückwärtigen, geschützten Aufenthaltsbereichs auf dem Sockel, vermittelt die neue Überbauung zwischen benachbarten Quartieren und fügt sich in die bestehende städtebauliche Situation ein. Die beiden äusseren Gebäude bilden durch eine L-förmige Grundform einen halböffentlichen/halbprivaten Hof, der optimale Belichtung der Wohnungen und Lärmschutz gewährleistet. Das höchste und den Sockelbaubereich überragende Volumen, direkt an der Glatthofkreuzung, betont die prominente Lage des Ortes und bildet einen adäquaten Rahmen für den Platzraum. Die zwei Bauten an der Schueppwiesenstrasse lehnen sich volumetrisch und typologisch an die Bebauung des Quartiers an. In dieser Art vermittelt die Bebauung zwischen diesen beiden Welten.

#### 3.2 Nutzungsanordnung

Im Erdgeschoss sollen aufgrund der Lage publikumsorientierte Angebote geplant werden. Hier soll auf die Gunst der zentralen Lage gesetzt werden. Die Anforderungen eines Grossverteilers als möglichem Ankermieter sind ausschlaggebend für das Funktionieren der Zentrumsüberbauung in der vorgesehenen Form und dienen als Arbeitshypothese für das Richtprojekt. Mit der Präsenz eines Grossverteilers wird sowohl die Nahversorgung des Quartiers abgedeckt als auch ein Beitrag an die Lebendigkeit des Ortes generiert. Diese Ziele müssen ebenfalls in einem Szenario ohne Grossverteiler erreicht werden. Um das zu erreichen, soll eine starke Vertretung von Kleingewerbe an dieser Stelle ermöglicht werden. Die ersten beiden Obergeschosse entlang der Schaffhauserstrasse sind für Dienstleistungen mit Publikumsverkehr, wie z.B. Gesundheitszentrum, Arztpraxen usw., vorgesehen. In den oberen Geschossen sind sowohl möblierte Apartments mit beschränkter Aufenthaltsdauer als auch Klein- und Alterswohnungen angedacht. Rückseitig im Hof sind über der Gartenterrasse ab dem 1. Obergeschoss Wohnungen vorgesehen. Dort soll ein ausgewogener Wohnungsmix, der ein breiteres Wohnraumangebot mit unterschiedlichen Wohnungsgrössen und Wohnungstypologien umfasst, zur Verfügung stehen.

#### 3.3 Anbindung und Durchlässigkeit

Die Bauten an der Schaffhauserstrasse und rund um die Strassenkreuzung weisen einen repräsentativen Charakter auf. Dort soll ein urbaner Bereich entstehen, wo sich zum einen die Eingänge in die Geschäfte befinden und wo man sich zum andern begegnet. Die Bereiche sollen einen öffentlichen Charakter ausstrahlen und eine ideale Schnittstelle zum ÖV gewährleisten.

Anlieferung, Zufahrt und Parkierung sollen möglichst direkt ab der Rohrstrasse (Anlieferung) und über den Knoten Rohr-/Schueppwiesenstrasse (Zufahrt Tiefgarage an der Schueppwiesenstrasse) erfolgen. Frequenzen und Lärm bleiben somit an der befahrenen Rohrstrasse konzentriert und werden nur am Rand ins Quartier verlagert.

Die Erreichbarkeit mit ÖV (Buslinien 759, 762 und 768) ist optimal. Der Platz für Fuss- und Veloverbindung im Norden des Areales muss gesichert werden. Das Richtprojekt bietet im EG, UG und im Aussenraum, jeweils in der Nähe der Eingänge, genügend Velo- und Motorrad-Abstellplätze an.

#### 4. Freiraumkonzept

Im Gesamtkontext der Airport City werden verschiedene Zentrumsbereiche gebildet. Das Zentrum Glattbrugg ist eines davon. Das Gebiet, welches von lokaler Bedeutung ist, befindet sich an der Kreuzung von Schaffhauser- und Rohrstrasse (Glatthofkreuzung). An dem Punkt, wo die Stadtachse und die Quartierstrasse aufeinandertreffen, bilden sie zwei unterschiedliche Frontfassaden für das Areal. Hinter dem Areal geschieht ein Massstabssprung auf ein tieferes Niveau, wo das städtisch geprägte Gebiet entlang der Hauptstrassen beginnt, sich mit dem Wohnquartier zu verbinden. Hier werden zwei weitere Freiraumtypologien geschaffen: die Wohnstrasse und die Wohngasse. Es entsteht ein Bereich mit vier verschiedenen Seiten, welche als Ensemble wirken. Eine weitere besondere Freiraumtypologie befindet sich auf dem Dach des Sockelbaus, wo eine halböffentliche Dachverbindung, als attraktiv gestalteter Terrassengarten bzw. als Wohnterrasse ausgebildet, das Gebiet durchquert.

##### Kreuzung zwischen der Quartierstrasse und der Stadtachse

Um die beiden unterschiedlichen Charaktere der Strassen zu harmonisieren, werden die beiden Seiten mit einer durchgehenden Vorzone, welche gemäss Vorgaben und in Abstimmung mit dem BGK Schaffhauserstrasse gestaltet ist, versehen. Diese kann beispielsweise durch den Einsatz eines einheitlichen Plattenbelags, die Strassen zu einem starken Raum zusammenfassen. Das Thema der Bäume wird auf jeder Seite unterschiedlich behandelt. Die Stadtachse wird mit einer starken Baumreihe bepflanzt, während auf der Quartiersstrasse kleine Baumgruppen platziert werden. An der Kreuzung besteht die Möglichkeit durch besondere öffentliche Nutzungen, wie etwa einem Café zusammen mit einer Treppe zur Terrasse auf dem Sockelbau, den Eingang als besonderen Ort hervorzuheben.

Gemäss Art. 9, Abs.2 ist die Gestaltung der als Vorzonenbereich bezeichneten Fläche in Abstimmung mit den geltenden kommunalen und kantonalen Vorgaben zu realisieren. Hier wird insbesondere auf das Dokument «Opfikon, Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse» von 2020 hingewiesen, resp. auf dessen Aktualisierungen.

##### Quartierstrasse und Wohngasse

Das Wohnquartier wird von der Wohnstrasse und der Wohnallee begrenzt. Beide werden so stark wie möglich begrünt, um damit die Massstäblichkeit der Strasse zu reduzieren und in die Sprache der Nachbarschaft zu integrieren. An der Wohnstrasse ist die gesamte Fassade begrünt, um ein attraktiveres Gegenüber zu den nördlich gelegenen Wohnungen zu schaffen. Hier finden sich auch andere Nutzungen wie Velo- und Autoabstellplätze im Grünen.

##### Wohnterrasse

Eine besondere Freiraumtypologie, die nicht nur als Knotenpunkt dient, aber auch eine besondere Aufenthaltsqualität bietet, ist auf dem Sockelbau angeordnet. Damit die Terrasse als Teil oder Erweiterung der zusammenhängenden Vorzone gelesen werden kann, wird der gleiche Belagstyp für die Terrasse genutzt. Dort, wo sich die Zugänge zu den Wohnungen befinden, ändert sich der Massstab: hier können z.B. kleinere Platten verwendet werden. Mit den Hochbeeten auf der Terrasse wird Intimität für die Wohnbereiche geschaffen. Gleichzeitig könnten die gleichen Grünstrukturen für die Bespielung des Raumes genutzt werden. Dabei sind verschiedene Nutzungen wie Urban-Gardening oder kleine Spielplätze, abgestimmt auf die Bedürfnisse der Bewohner, vorstellbar. Die Flächen könnten auch anderweitig bepflanzt werden. Durch die geringe Aufbauhöhe werden auf dem Sockelgeschoss keine grossen Bäume gepflanzt. Als grossflächiger Schattenspender fungiert hier die Pergola, die in der Mitte der Terrasse platziert ist. In den Hochbeeten sind kleinere Pflanzen wie Stauden und Sträucher vorgesehen, welche Nischen bildend, als Rückhaltorte genutzt werden können.

Ob die Wohnterrasse öffentlichen, halböffentlichen oder privaten Charakter hat, ist mit dem Konkurrenzverfahren festzulegen. Wesentlich ist, dass die Überbauung attraktive und direkte Wegebeziehungen in die angrenzenden Quartiere aufweist und die Erschliessung nutzungsgerecht erfolgt.

(Freiraumkonzept – Studio Vulkan Landschaftsarchitekten, Anhang B)

## 5. Erläuterung der Gestaltungsplanvorschriften

### 5.1 Geltendes Recht, Richtprojekt (Art. 3)

Gemäss § 83 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) darf mit einem Gestaltungsplan von den Bestimmungen der Regelbauweise abgewichen werden. Für das Baubewilligungsverfahren sind die Bauvorschriften des pGP massgebend. Wenn der pGP nichts anderes festlegt, gelten die Bestimmungen der kommunalen BZO und das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG). Die nachfolgenden Bestimmungen gelten eigentümergebunden für den im Situationsplan bezeichneten Perimeter des pGP.

Die Suspendierung der Verkehrsbaulinie an der Ecke Schaffhauser- und Rohrstrasse (Glatthofkreuzung) gilt nur für den Baubereich A (über dem Sockel), der Sockelbaubereich bleibt innerhalb der bestehenden Verkehrsbaulinie.

Die als Richtlinien dienenden Dokumente, bestehend aus Richtprojekt und Freiraumkonzept, sind im Anhang A und B ersichtlich.

### 5.2 Baubereiche (Art. 4)

Alle Baubereiche sind im Gestaltungsplan durch Koordinatenpunkte definiert. Die Baubereiche entlang der Strassen werden durch die Verkehrsbaulinien definiert. Ausnahme bilden die Baubereichsgrenzen gegenüber Parzelle 8721, die parallel mit 5 m Abstand zur Parzellengrenze verlaufen. Dort gilt der Grenzabstand nach PBG 270 Abs. 2. Die Wirkung der Gestaltungsbaulinie (s. Kap. 2.7) entlang der Schaffhauserstrasse und Glatthofkreuzung ist, um grösseren gestalterischen Spielraum zu ermöglichen, suspendiert. Das Bauen auf die Gestaltungsbaulinie ist somit nicht mehr zwingend, jedoch sind die Bauten der Baubereiche S und A auf die Vorgaben des städtebaulichen Leitbilds Schaffhauserstrasse abzustimmen.

Es wird zwischen vier Baubereichen unterschieden - im Erdgeschoss inkl. Untergeschosse der Sockelbaubereich S und in den Obergeschossen die Oberbaubereiche A, B1 und B2. Innerhalb der Baubereiche sind keine Grenz- und Gebäudeabstände einzuhalten; somit wird für die Überbauung ein angemessener Spielraum und eine Planungsflexibilität gemäss § 83 PBG gewährleistet.

Ein grossflächiger Sockelbau – mit publikumsorientierten Nutzungen – stellt eine angemessene Bauform für diese zentrale Lage dar. Für die Ausformulierung des Eckbereichs wird an der Kreuzung Schaffhauser- und Rohrstrasse – Baubereich A – eine besonders urbane Ausprägung des Baus erwartet. Dort wird die wichtigste gestalterische Rolle zugewiesen, nämlich die Schaffung von Identität, Ausdruck städtischer Dichte und räumlicher Definition des Glatthofkreuzungsraums. Der Oberbaubereich A auf dem Sockelbau kann den Abkröpfungsbebereich der Verkehrsbaulinie überstellen. Damit soll für die Gestaltung des Kreuzungsraums ein architektonischer Spielraum sichergestellt werden, der die städtebauliche Idee des "Leitbilds Schaffhauserstrasse" besser zur Geltung bringt. Im Oberbaubereich B sind mind. zwei Bauten zu realisieren, die mit dieser Körnung an das benachbarte Quartier anbinden.

Die Baubereiche sollen genug Spielraum für die weitere Projektierung gewährleisten, zugleich sollen wohnhygienisch einwandfreie Verhältnisse erreicht werden. Mit dieser Bedingung müssen Abstände diesbezüglich automatisch aufeinander abgestimmt werden.

### 5.3 Grundmasse (Art. 5)

Die zulässigen Gesamthöhen in den Baubereichen (in m ü. M.) sind mit maximalen Höhenkoten der Dachränder definiert. Technische Aufbauten sowie Geländer oder geschlossene Brüstungen dürfen, sofern diese unter der Flugsicherheitshöhe liegen, die festgelegten max. Höhenkoten überschreiten. Die Höhenabstufung im Oberbaubereich B reagiert auf die nachbarliche Bebauung - mit niedrigeren Bauteilen im Baubereich B2 direkt entlang der

Schueppwiesenstrasse (Bautiefe 4m) und erst daran angrenzend mit um ein Geschoss höheren Bauteilen im Baubereich B1.

Der höchste Bau (Oberbaubereich A) soll sich direkt an der Glatthofkreuzung befinden. Im Sockelbaubereich S ist nur ein Vollgeschoss zulässig. In Nebenräumen wie Technikräumen, WC-Räumen, Räumen über Erschliessungen und dergleichen sind jedoch zwei Geschosse erlaubt. Die minimale Lichthöhe der Haupträume des Erdgeschosses liegt bei 4.2 m. Die Anzahl der Untergeschosse bzw. die Tiefe der Einbauten ins Grundwasser ist nicht begrenzt. Im Richtprojekt sind drei Untergeschosse geplant.

#### **5.4 Art und Mass der Nutzung (Art. 6)**

Mit der im Gestaltungsplan festgesetzten max. 9'600 m<sup>2</sup> aGF, beträgt die damit mögliche maximale Erhöhung der Ausnutzung rund 30%. Werden die in der Regelbauweise nicht anrechenbaren Attikageschosse von rund 20% miteinbezogen, reduziert sich die effektive Mehrausnutzung im Vergleich zur Regelbauweise im Gestaltungsplan auf etwa 10%. Aufgrund der Vorgaben des kantonalen Richtplans zur Abgrenzungslinie (AGL), Pt. 4.7.2, ist eine Erhöhung der rechtskräftigen Wohnnutzung nicht zulässig und die rechtskräftige Wohnnutzung daher plafoniert. Gemäss Regelbauweise sind dies 4'768m<sup>2</sup> (65% aGF Wohnanteil in den VG) und weitere 1'359m<sup>2</sup> mögliche Wohnflächen im Attika (nicht anrechenbar gemäss Regelbauweise). Zusammengerechnet, beträgt die maximale a'GF für Wohnungen gerundet 6'100 m<sup>2</sup>. Dies entspricht rund 64% der max. festgelegten a'GF des vorliegenden privaten Gestaltungsplans von 9'600 m<sup>2</sup>.

Mit den Nutzungsvorgaben zu Mischgebieten (jeweils 25% der Gesamtnutzflächen für Wohnen und Arbeiten zu sichern) ist eine Nutzungsverteilung von 35 bis 75% für höchstens mässig störendes Gewerbe (Retail, Kleingewerbe, Dienstleistungen und Büros) sowie 25 bis 65% für Wohnnutzungen, als Sicherstellung der adäquaten Mischnutzung, vorgesehen.

Damit werden die übergeordneten Vorgaben eingehalten. Um die Belebung und Aufwertung der Schaffhauserstrasse zu gewährleisten, ist eine Wohnnutzung im Sockelgeschoss entlang der Schaffhauserstrasse ausgeschlossen. Durch die höhere Ausnutzung (im regionalen Raumordnungskonzept (RegioROK) befindet sich das Gebiet im Übergangsbereich zwischen einer hohen und einer sehr hohen Nutzungsdichte) lässt sich die Zielsetzung eines urbanen Hotspots an der Glatthofkreuzung, gemäss kommunalen Leitbildern und Konzepten, erreichen. Zudem wird ein wesentlicher Beitrag zur Belebung und Aufwertung der Schaffhauserstrasse als zentraler Achse der Airport City geleistet.

(Die Berechnungen sind im Anhang A, auf Seite 6-8 ersichtlich.)

#### **5.5 Gestaltung (Art. 7)**

Die lange Fassade an der Schaffhauserstrasse soll eine besondere Gestaltung mit strukturierter Fassadengliederung erhalten. Die Eingänge (öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss) sollen dort nach Möglichkeit an mehreren Orten realisiert werden. Eine attraktive Gestaltung der Fassade mit Eingangsbereichen soll einen Beitrag zur Adressbildung leisten.

#### **5.6 Erschliessung und Parkierung (Art. 8)**

##### **Erschliessung**

Eine Erschliessung ab einer Hauptverkehrsachse ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht tragbar. Zudem sind die Frequenzen sowohl der Schaffhauser- als auch der Rohrstrasse zu hoch, womit nur rückwärtig über die Schueppwiesenstrasse erschlossen werden kann. Vorgesehen ist eine zusammenhängende Einstellhalle, welche über die Einfahrt von der Schueppwiesenstrasse mittels Rampe erschlossen wird (Abstand ab Rohrstrasse ca. 35 m). (siehe auch 5.8 Anlagenlärm)

Die Zu- und Wegfahrt von der Tiefgarage kann nur in Richtung Rohrstrasse erfolgen, womit das umliegende Wohnquartier nur marginal durch Verkehrsemissionen betroffen wird.

Die Anpassung des Einmündungsbereichs der Schueppwiesen- in die Rohrstrasse (gemäss Vorgaben der VErV) muss im Zusammenhang mit dem Bauprojekt entsprechend in die Planung integriert werden.

Die Anlieferung Retail erfolgt über die Rohrstrasse mittels Drehplattform. Die Drehplattform stellt sicher, dass die Fahrzeuge ohne Manövrieren auf eigenem Grund wenden und vorwärts wieder auf die Staatsstrasse ausfahren können.

Parkplatzbedarf (PP und VAP) und Mobilitätskonzept

Für die Ermittlung des Grenzbedarfs an Parkplätzen kommt das Parkplatzreglement AIRPORT CITY mit Stand vom 20. Oktober 2022 zur Anwendung. Aufgrund der Zentrumsfunktion und den damit verbundenen übergeordneten Interessen der Stadt ist für den pGP die maximal mögliche Parkplatz-Zahl gemäss Parkplatzreglement AIRPORT CITY zulässig. Ebenfalls darf das Minimum an PP gemäss Parkplatzreglement AIRPORT CITY nicht unterschritten werden. Die PP-Zuordnung orientiert sich an der Parkplatzverordnung im Verhältnis der realisierten Flächen pro Nutzung. Die oberirdischen Besucherparkplätze befinden sich an der Schueppwiesenstrasse.

Der Bedarf an Veloabstellplätzen (VAP) wird gemäss der aktualisierten VSS Norm SN 40 065 ermittelt. Die Abstellplätze in den Gebäuden sind gut auffindbar und zugänglich, wie auch hell und freundlich ausgestattet. Oberirdische Veloabstellplätze sind in sinnvoller Gehdistanz zu den Eingängen zu platzieren. Es werden separate Abstellplätze für Kinderwagen in der Nähe der Eingangsbereiche geplant.

Um das Verkehrsverhalten mit verschiedenen Massnahmen in die gewünschte (Gemeinde/Kanton) Richtung zu beeinflussen, wird ein Mobilitätskonzept erarbeitet. (Mobilität und Verkehr IBV Hüsler AG, siehe Anhang D2)

Spätestens mit dem Baugesuch ist ein Mobilitätskonzept mit Massnahmen für eine autonabhängige orts- und nutzungsgerechte Mobilität, für Bewohner-, Kunden- und Besucherverkehr, mit Parkplatz- und Bewirtschaftungskonzept sowie Massnahmen zur ÖV- und Veloförderung usw. einzureichen.

Als Mindestanforderungen sind darin festzuhalten:

- Die Parkplätze der Kunden und Beschäftigten sind zu bewirtschaften.
- Mindestens 10% der Parkplätze sind mit Stromladergeräten ausgestattet.
- Ein Sharing-Angebot für Autos wie auch für Spezialvelos ist auszuarbeiten.
- Die Veloräume sind qualitativ, gut auffindbar, zugänglich, sicher, hell und freundlich auszugestalten.
- Ein zweckmässiger Anteil der Veloabstellplätze sind für Spezialvelos vorzusehen, welche dem Wohnen wie auch den publikumsorientierten Nutzungen dienen.
- In den Veloabstellräumen sind Ladestationen für E-Bikes vorzusehen.

## 5.7 Freiraum und Umgebung (Art. 9)

Spielflächen, Freizeit- und Pflanzgärten gemäss Art. 38 BZO nach Regelbauweise berechnet, sind über dem Sockelbau zu realisieren und betragen rund 700 m<sup>2</sup>, nach Möglichkeit als zusammenhängende Fläche. Diese Fläche kann Durchwegungen und interne Erschliessungswege enthalten. Es ist möglich die Dachflächen als Reserve für die Freifläche mit Gartenwegen Sitzplätzen usw. auszustatten.

Diese Flächen könnten bei der höheren Wohnnutzungsfläche aktiviert werden. Es sind jedoch Zielpublikum, Lage und Wohnungsarten zu berücksichtigen. An dieser Lage sind eher wenige Familienwohnungen mit Kindern zu erwarten.

Für den Vorzonenbereich sind die kommunalen und kantonalen Grundlagen wegweisend.<sup>9</sup>

Folgende Qualitäten werden im offenen selektiven Konkurrenzverfahren eingefordert: Schaffhauser-/Rohrstrasse «Vorzone» - Interaktion mit den Strassenräumen, öffentlicher Auftakt, Belebung, hohe Aufenthaltsqualität, hochwertige Begrünung nach Möglichkeit mit Baumbepflanzungen (Hochstämme) – dies in Abstimmung mit BGK Schaffhauserstrasse, Kurzbericht 2020.

Schueppwiesenstrasse/-weg/Gasse – Wohnallee auf Quartierebene, möglichst stark begrünt, sickerfähige Oberflächen und sich wenig aufheizende Materialien verwenden, attraktives Gegenüber zur nördlich gelegenen Nachbarschaft schaffen, Realisierung von gut gelegenen Veloabstellplätzen (bei Wohneingängen).

Wohnterrasse (auf Sockelgeschoss) – hohe Aufenthaltsqualität, nutzungsgerechte Erschließung, hinsichtlich Mikroklima optimiertes Konzept mit hochwertiger Bepflanzung, Beschattung und idealer Materialwahl schaffen.

Siehe auch Kap. 4 und Freiraumkonzept Anhang B

### 5.8 Lärm (Art. 10)

Die Belastung der Parzellen durch den Fluglärm beträgt 69dB tagsüber und 52dB nachts. Die Anforderungen an den Schallschutz werden verschärft. Für Wohnräume mit Lärmempfindlichkeit «Mittel» ist ein Anforderungswert  $L_{eq}$  von 39dB zu erfüllen. Es muss um eine Ausnahmebewilligung gemäss LSV Art. 31 Abs.2 ersucht werden.

#### Strassenlärm

Die Parzellen sind durch den Strassenlärm der Rohrstrasse und der Schaffhauserstrasse belastet. Es werden die Emissionsdaten für Gestaltungsplanverfahren berücksichtigt.

Die Fassaden gegen die Strassenseiten werden tagsüber bis zu 3dB und nachts bis zu 6dB überschritten. Für Betriebsräume mit einer ausschliesslichen Beurteilung zur Tageszeit liegen somit keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vor.

Die Lärmsituation wird berücksichtigt:

- Nutzungsanteil von 35 bis 50% Gewerbe. Die weniger lärmempfindlichen Räume liegen an den lärmbelasteten Fassaden
- Gestaltung von Lärmriegeln gegen die Lärmquellen. Bildung von lärmabgewandten ruhigen Gebäudeseiten
- Die Gebäudetiefe lässt bei Wohnnutzungen mit Fenstern gegen die Strassenseiten eine Belüftung über durchgesteckte Zimmer zu
- Schlafzimmer sind nicht zur Strasse hin orientiert
- Für Wohnnutzungen werden lärmgeschützte Aussenräume geschaffen (Beurteilungspegel < 60dB tagsüber)
- Als nicht lärmempfindlich geltende Arbeitsküchen können an der lärmbelasteten Fassadenseite liegen.

<sup>9</sup>„Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Schaffhauserstrasse“ (BGK, 2020)  
„Städtebauliche Leitbild Schaffhauserstrasse“ (2013)

#### Optimierungsmöglichkeiten

- Grundrisse und Ausrichtung  
(durchgesteckte Zimmer, ruhige Aussenbereiche, Laubengänge)
- Bauliche und gestalterische Massnahmen  
(Erker, Gebäudevorsprünge, Balkone, Loggien)

#### Ausnahmebewilligung

Eine Ausnahmebewilligung gemäss Absatz 2, Art. 31, LSV ist erforderlich, sobald Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an Fenstern von lärmempfindlichen Räumen vorkommen. Ausnahmebewilligungen nach Art. 31 Abs.2 LSV werden nur erteilt, wenn sämtliche verhältnismässigen baulichen und gestalterischen Massnahmen zur Lärmoptimierung ausgeschöpft wurden.

Es muss dargelegt und begründet werden, welche Massnahmen geprüft, umgesetzt oder verworfen wurden. Für die Erteilung einer Ausnahmebewilligung muss das überwiegende Interesse an der Errichtung der Gebäude belegt werden.

#### Anlagenlärm

Tiefgarage, geschlossene Rampe:

Für die Einfahrt in die Tiefgarage über die Schueppwiesenstrasse sind die massgebenden Planungswerte an Immissionsorten direkt über der Einfahrt ab 1.OG und vis-à-vis an der Schueppwiesenstrasse 5 mit folgenden Fahrten eingehalten. Eine absorbierende Auskleidung von Wand und Decke mindestens 5m ab Einfahrt ist berücksichtigt.

- DTV (durchschn. täglicher Verkehr) PKW 677 tagsüber, 108 nachts

#### Anlieferung

Für die Anlieferung über die Rohrstrasse können mit den aufgeführten Fahrten und einer Ladetätigkeit innerhalb des Gebäudes bei geschlossenen Toren die Planungswerte am Neubau selbst sowie am Gebäude vis-à-vis eingehalten werden. Eine Drehscheibe für die Anlieferung der LKW strahlt keinen nennenswerten Lärm ab. Einzelgeräusche wie Motorenstart oder Türenschiessen vor dem Anlieferungstor wurden berücksichtigt.

- 8 LKW tagsüber (7-19 h), 4 LKW nachts (19-7 h)

(Anhang C: Lärmbeurteilung Bericht zu pGP, BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH)

### **5.9 Energie (Art. 11)**

Aufgrund der sich ständig ändernden Zielwerte wird bewusst auf eine abschliessende Definition von Standards verzichtet. Diese soll spätestens im Programm des vorgesehenen Konkurrenzverfahrens definiert werden. Unabhängig davon sind die Bauten im Grundsatz in energieeffizienter Bauweise zu erstellen.

### **5.10 Ökologischer Ausgleich (Art. 12)**

Der ökologische Ausgleich, soweit im urbanen Kontext möglich, soll insbesondere durch eine Artenvielfalt, möglichst naturnahe Bodennutzung und Biotopen-Vernetzung, realisiert werden.

#### Entwässerung

Bei der Überbauung des Gestaltungsplangebietes sind alle Massnahmen zu treffen, die für eine Regenwasserversickerung technisch und wirtschaftlich möglich sind, um möglichst viel Meteorwasser versickern zu lassen, z. B. wenn möglich in die Glatt abzuleiten oder auch für die Bewässerung der Grünflächen in der Anlage zu verwenden.

### Mikroklima

Aus lokal- und mikroklimatischer Sicht – wie auch im Hinblick auf einen angemessenen ökologischen Ausgleich – spielt die Versiegelung und Bepflanzung der Bodenoberflächen und Freiräume eine grosse Rolle. Der grossflächige Sockelbau erschwert die stadtklimatischen Anforderungen.

Es sind jedoch Massnahmen wie:

- Dächer und Fassaden klimaökologisch begrünen,
- gebäudenahen Aussenraum beschatten,
- Oberflächen mit hoher Albedo verwenden,
- Sockeldach – Wohnterrasse klimaökologisch gestalten, nach Möglichkeit vorzusehen.

### **5.11 Störfallvorsorge (Art. 14)**

Siehe Kap. 2.16

Die Massnahmen zur Risikominimierung sind sehr eng mit den städtebaulichen und architektonischen Lösungen verbunden, weshalb diese im Rahmen des Konkurrenzverfahrens, unter Abwägung und Priorisierung der Interessen, detailliert evaluiert werden.

Denkbare Massnahmen, welche für das vorliegende Richtprojekt, umsetzbar wären, sind projektabhängig nicht zwingend auf die noch ausstehenden Projektbeiträge des Konkurrenzverfahrens anwendbar. Daher ist es unzweckmässig, diese in den Vorschriften festzuhalten.

Das konkrete Massnahmekonzept Störfallvorsorge ist spätestens mit dem Baugesuch einzureichen.

### **5.12 Qualitätssicherung (Art. 15)**

Eine qualitativ gute architektonische Lösung kann durch ein entsprechendes Konkurrenzverfahren gewährleistet werden. Nach Genehmigung des Gestaltungsplans wird ein offenes selektives Konkurrenzverfahren mit Begleitung und Beurteilung unter Einbezug einer Vertretung der Stadtverwaltung und einer Vertretung aus dem Baukollegium durchgeführt. Das Beurteilungsgremium setzt sich zusammen aus vier Fachjuristen und drei Sachjuristen zusammen.

Die genauen Anforderungen an das Verfahren werden im Wettbewerbsprogramm präzise definiert. Das Programm soll vom Beurteilungsgremium bewilligt werden.

Darüber hinaus ist eine professionelle Wettbewerbsbegleitung vorzusehen.

## 6. Einwendungen und Vorprüfung

### 6.1 Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

Kann erst nach erfolgter öffentlicher Auflage ergänzt werden.

### 6.2 Kantonale Vorprüfung

Zu den in der kantonalen Vorprüfung erwähnten Punkten, wird wie folgt Stellung genommen: (siehe Anhang F)

Anlieferung (Vorprüfung, Seite 4)

Gemäss Rücksprache mit dem TBA-Strasseninspektorat, Strassenregion I, vom 18.10.2021: Grundsätzlich müssen die Vorgaben der Verkehrserschliessungsverordnung (VERV) erfüllt sein. Auf Staatsstrassen darf nur vorwärts ausgefahren und von der Staatsstrasse darf auch nur vorwärts auf die Grundstücke gefahren werden. Rückwärtsmanöver auf öffentlichem Grund sind grundsätzlich untersagt. Im Gestaltungsplan (Richtprojekt) ist eine Drehplattform vorgesehen ist, welche diese Rahmenbedingungen erfüllt und somit gemäss Strasseninspektorat eine gute und bewilligungsfähige Lösung darstellt.

Die ganze Anstosslänge gegen das Staatsstrassengebiet (Schaffhauser- und Rohrstrasse) mit Ausnahme der Ein- und Ausfahrten, ist unbefahrbar und dauerhaft abzugrenzen. Dies kann z.B. mit Freiraumelementen, gemäss BGK Schaffhauserstrasse (Kurzbericht 2020) erfolgen. Die Feuerwehr wird sich im Ereignisfall auf der Staatsstrasse positionieren. Die Ein- und Ausfahrtsbereiche sind mit abgesenkten Randsteinen zu versehen. Bei der Platzierung von Freiraumelementen und Bepflanzungen sind die Sichtwinkel zu gewährleisten.

Tiefgarage (Vorprüfung, Seite 4)

Aus Sicht des Lärmschutzes sollte die Tiefgaragenabfahrt direkt ab der Rohr- oder Schaffhauserstrasse erfolgen. Gemäss TBA-Strasseninspektorat ist die Tiefgarage jedoch zwingend rückwärtig zu erschliessen. Eine Erschliessung ab einer Hauptverkehrsachse ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht tragbar. Zudem sind die Frequenzen sowohl der Schaffhauser- als auch der Rohrstrasse eindeutig zu hoch, womit die Begründung für die Zufahrt im Bereich der Schueppwiesenstrasse bereits vorliegt.

Wirkung der Baulinie zw. Koordinaten 4 und 6 suspendiert (Vorprüfung, Seite 5)

Es ist zwischen Verkehrsbaulinie und Gestaltungsbaulinie zu unterscheiden.

Verkehrsbaulinie (Kap. 2.15), GPV Art. 3<sup>2</sup>

Die Suspendierung der Verkehrsbaulinie an der Ecke Schaffhauser- und Rohrstrasse (Glatthofkreuzung) gilt nur für den Baubereich A (über dem Sockel), der Sockelbaubereich bleibt innerhalb der bestehenden Verkehrsbaulinie.

Gestaltungsbaulinie (Kap. 2.7, Bauen auf Gestaltungsbaulinien zwingend), GPV Art. 3<sup>2</sup>

Um für das noch folgende offene selektive Konkurrenzverfahren städtebaulich grösseren gestalterischen Spielraum zu haben (gestalterische hochstehende Umsetzung mit gleichzeitiger Einhaltung der geltenden Lärmvorschriften und Störfallvorsorge), ist die Gestaltungsbaulinie gemäss BZO nicht zwingend einzuhalten, sondern es sind die qualitativen Ziele des städtebaulichen Leitbilds Schaffhauserstrasse bestmöglich umzusetzen.

Art der Nutzung (Vorprüfung, Seite 6), GPV Art. 6<sup>2</sup>

Entlang der Schaffhauserstrasse sollen im Sockelgeschoss publikumsorientierte Nutzungen vorgesehen werden. Auszuschliessen ist die Wohnnutzung. Es gibt immer wieder (Rest)-

Flächen, die sich nicht für publikumsorientierte Nutzungen eignen, so dass der Grundsatz Ausnahmen erlauben soll.

Ermittlung massgeblicher Parkplatzbedarf (Vorprüfung, Seite 7), GPV Art. 8

Gemäss Vorprüfung ist der minimale massgebliche Bedarf zulässig.

Aufgrund der Zentrumsfunktion und den damit verbundenen übergeordneten Interessen der Stadt ist im pGP die Realisierung der maximal zulässigen Parkplatz-Zahl gemäss Parkplatz-reglement AIRPORT CITY möglich. Gemäss Besprechung vom 08.11.2022 zwischen Stadt, Kanton und Grundeigentümer wurde festgehalten, dass der Mehrwert des Projekts am Glatthof-Kreisel sehr gross ist. Es gibt sehr viele positive Aspekte von der Stadtentwicklung, der Freiraumqualität, der Vernetzung im Quartier, der Belebung des Strassenraums, des GV-Angebots, der weiteren Dienstleistungen bis hin zu den Projektqualitäten (Auswahl im Konkurrenzverfahren), welche in die Gesamtbetrachtung miteinbezogen werden müssen. Der Kreisel ist zwar an seiner Leistungsgrenze angelangt, die Mehrbelastung nachweislich, aber sehr marginal. Daher soll das Maximum gemäss PP-Reglement AIRPORT CITY möglich sein. Zudem wird der Modal Split Anteil Kunden, aufgrund der Abschätzung von Kundenströmen und Kundenfahrten, welche mit MIV kommen, bei rund 35% liegen. Dieser Wert liegt klar unter dem vom Kanton angestrebten Split von 50%. Wichtige Punkte des Mobilitätskonzept sind unter Kap. 5.6 aufgeführt

Lärm (Vorprüfung, Seite 9), GPV Art. 10

Die in den Vorschriften formulierten Bestimmungen halten sich an die bundesrechtlichen Bestimmungen, resp. an die derzeit geltenden Lärmschutzbestimmungen gemäss bundesgerichtlicher Praxis. Siehe auch Kap. 5.8. Gemäss Rücksprache mit der Fachstelle Lärmschutz vom 17.01.2023 wird auf den in der Vorprüfung aufgeführten ersten Vorschlag (Ausschluss von sog. roten Räumen, was die generelle Zulässigkeit von sog. gelben Räumen assoziiert hätte) verzichtet, um keine unnötige Angriffsfläche für Rekurse zu schaffen.

Der zweite Vorschlag wird als neuer Abs. 2 von Art. 10 wie folgt übernommen:

«Mindestens ein lärmempfindlicher Raum pro Wohnung muss in Bezug auf den Strassenverkehrslärm unter Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der ES II belüftet werden können.»

Dies stellt eine zulässige Verschärfung der geltenden Lärmschutzbestimmungen dar und soll der Situation Rechnung tragen, dass dem GP-Perimeter die ES III zugewiesen wird, die Wohnungen aber eine Belüftungsmöglichkeit haben sollen, die auch die strengeren Anforderungen der ES II erfüllen.

Unter Kap. 5.8 sind zu berücksichtigende planerische Massnahmen aufgeführt, um qualitätsvolle Wohnungen zu sichern. Im Rahmen des Varianzverfahrens sind diese Qualitäten einzufordern. (siehe auch GPV Art. 15)

Die Zulässigkeit der Belastung durch den Fluglärm wird gemäss der bestehenden festen Praxis zu diesem Thema erfolgen (s. oben Ziff. 5.8).

Betrieblicher Umweltschutz und Störfallvorsorge (Vorprüfung, Seite 11), GPV Art. 14

Massnahmen zur Minimierung der Störfallrisiken sind projektabhängig und können noch nicht anhand des vorliegenden Richtprojektes festgesetzt werden. Die konkreten Massnahmen werden erst mit dem Konkurrenzverfahren und in Abstimmung mit dem städtebaulichen Leitbild Schaffhauserstrasse zu evaluieren sein. Dabei ist der Interessenskonflikt von Städtebau, Belebung und Zentrumsaktivierung den Massnahmen der Störfallvorsorge sorgfältig einander gegenüberzustellen und zu optimieren. Gemäss Störfallverordnung ist das Massnahmekonzept mit dem Baugesuch einzureichen.

Siehe auch Kap. 5.11

## 7. Anhang

- A Machbarkeitsstudie/Richtprojekt, ZANONI Architekten AG, 14.06.21
- B Freiraumkonzept, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, 25.05.21
- C Lärmbeurteilung Bericht zu pGP, BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH, 02.03.21
- D1 wird ersetzt (Erschliessung und Parkierung, Bericht zu pGP, IBV Hüsler, 08.03.21)
- D1.1 Erschliessung und Parkierung, Bericht zu pGP, IBV Hüsler AG, 02.12.22
- D2 Mobilität und Verkehr, IBV Hüsler AG, 03.11.22
- E Geologisch-geotechnischer Bericht, Jäckli Geologie AG, 17.04.20
  
- F Opfikon. Privater Gestaltungsplan «Glattbrugg Zentrum» - Vorprüfung